

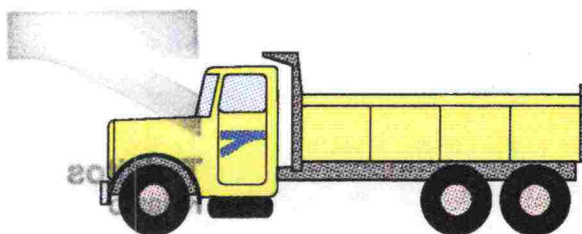
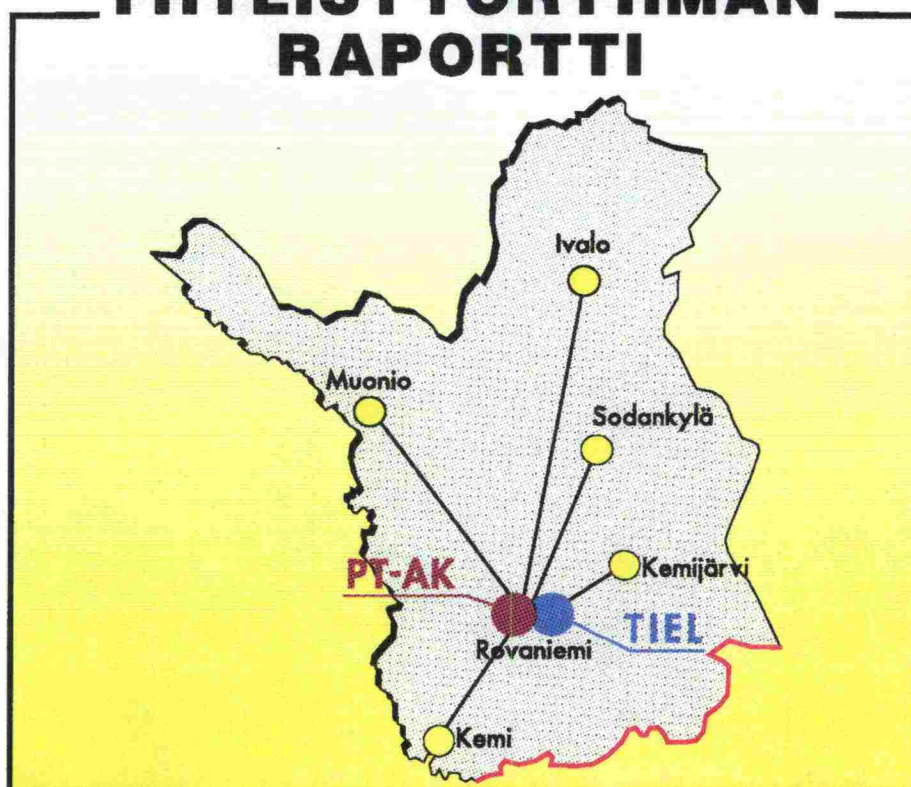


TIELAITOS

PT-AUTOKESKUS

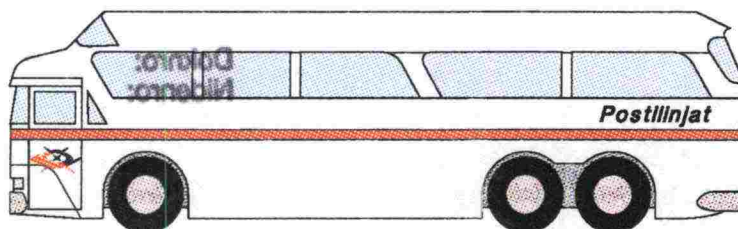
KORJAAMOTOIMINTA LAPISSA

YHTEISTYÖRYHMÄN RAPORTTI



Rovaniemi 1993

Lapin tiepiiri
Rovaniemen Autovarikko



08 TIEL/LAP



Tielaitos
Kirjasto

Doknro: 931103
Nidenro: 931466

**KORJAAMOJEN NEUVOTTELURYHMÄN JA KORJAAMOTYÖRYHMÄN
PUHEENJOHTAJALLE**

Korjaamojen neuvotteluryhmän ja korjaamotyöryhmän puheenjohtaja rakennusneuvos Seppo Westerlund asetti 1.6.1993 Lapin yhteistyöryhmän, jonka tehtävänä on selvittää tielaitoksen ja Posti- ja telelaitoksen kesken eräitä, etupäässä rakenteellisia käytännön yhteistyökysymyksiä Lapin alueella. Selvitystä vaativia kohteita on Ivalossa, Kemijärvellä, Muoniossa, Rovaniemellä ja Sodankylässä.

Työryhmän puheenjohtajaksi nimettiin apulaisjohtaja Ossi Turku tielaitoksen resurssipalvelukeskuksesta ja varapuheenjohtajaksi sittemmin eläkkeelle siirtynyt vt. johtaja Viljo Pirhonen, varalle insinööri Tarmo Leskinen molemmat PT-Autokeskuksesta sekä jäseniksi apulaisjohtaja Anja Silvenius tielaitoksen yhtymähallinnosta, vt. autovarikon päällikkö Sauli Vesterinen, varalla teknikko Aaro Outila, molemmat PT:n Rovaniemen autovarikolta, kunnossapitopäällikkö Seppo Pirlä Lapin tiepiiristä ja koneinsinööri Olavi Pulju Lapin tiepiiristä. Työryhmän sihteeriksi nimettiin insinööri Juhani Kuisma Lapin tiepiiristä.

Työryhmä pyysi Lapin tiepiiriä nimeämään työryhmän jäseneksi henkilöstön edustajan. Lapin tiepiiri nimesi jäseneksi piiriluottamusmies Yrjö Orajärven Lapin tiepiiristä.

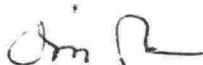
Vaihtoehtojen taloudelliset vertailulaskelmat on laatinut varatoimitusjohtaja Jyrki Kaskinen Turun Asennuspaja OY:stä.

Työryhmän tuli suorittaa tehtävänsä 30.9.1993 mennessä.

Työryhmä on kokoontunut 5 kertaa.

Suoritettuaan tehtävänsä työryhmä jättää kunnioittaen muistionsa korjaamojen neuvotteluryhmän ja korjaamotyöryhmän puheenjohtajalle.

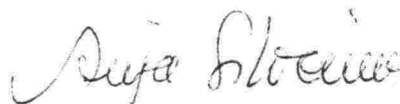
Helsingissä 27 päivänä syyskuuta 1993



Ossi Turku



Tarmo Leskinen



Anja Silvenius



Sauli Vesterinen



Seppo Pirlä



Olavi Pulju



Yrjö Orajärvi



Juhani Kuisma

TIIVISTELMÄ

Työryhmä on tutustunut Lapin alueella tielaitoksen kaluston korjaus- ja huoltotoimintaan sekä Posti-Tele Autokeskuksen ja sen alaisten korjaamojen toimintaan. Työryhmä on todennut, että Lapin alueella on liikaa korjaamokapasiteettia tämän päivän kysyntään nähden ja kysyntä tulee laskemaan tulevina vuosina.

Työryhmä on käynyt tutustumassa Valtion Joensuun korjaamon toimintaan. Joensuussa tielaitoksen korjaamotoiminta on yhdistetty Joensuun autovarikkoon, josta tielaitos ostaa tarvitsemansa korjaamopalvelut.

Työryhmä hahmotteli viisi erilaista ratkaisumallia korjaamotoiminnan kehittämiseksi Lapin alueella. Tarkastelun jälkeen niistä valittiin kaksi vaihtoehtoa tarkempaan tarkasteluun ja laskentaan. Perusratkaisuna oli Lapin tiepiirin korjaamon liittäminen tulosyksikkönä perustettavaan raskaskonekorjaamo liikelaitokseen ja Posti-Telen korjaamotoiminnan hoitaminen perustettavassa osakeyhtiössä. Toisena vaihtoehtona oli Lapin tiepiirin raskaskonekorjaamon yhdistäminen Posti-Telen autovarikkoon Rovaniemellä eli ns. "Joensuun malli".

Vaihtoehtojen tarkastelu suoritettiin tielaitoksen kannalta katsoen. Vaihtoehtoista laadittiin SWOT-analyysi, ulkopuolinen konsultti teki vaihtoehtoista kannattavuusvertailun ja lisäksi työryhmä kartoitti tielaitoksen johdon ja Lapin tiepiirin korjaamohenkilöstön mielipiteet.

Työryhmä päätyi tielaitoksen johdon ja Lapin tiepiirin henkilöstön kannan mukaisesti ehdottamaan ratkaisuksi kahden erillisen korjaamo-organisaation perustamista Lapin alueelle. Kummankin organisaation tulee mitoittaa toimintansa kysyntää vastaavalle tasolle ja etsiä omien laitostensa korjaamopalveluiden kysynnän laskiessa uusia markkinoita muualta valtionhallinnosta sekä kunta- ja yksityissektorilta.

SISÄLTÖ

1	Johdanto	5
2	Lapin alueen korjaamotoiminnan nykytila	5
	2.1 Lapin tiepiirin korjaamotoiminta	
	2.2 Posti-Tele Autokeskuksen korjaamotoiminta	
3	Korjaamotoiminnan yleinen kehitys	9
4	Korjaamotoiminnan vaihtoehdot Lapissa	10
	4.1 Vaihtoehtojen vertailu	
5	Johtopäätökset	11
6	Liitteet	12

1 JOHDANTO

Periaatepäätöksen 17.6.1993 mukaan valtioneuvosto on päättänyt, että valtion korjaamoita ja varikoita kootaan yhteen vuonna 1994. Näistä muodostetaan valtion liikelaitos ja valtion osakeyhtiö. Osakeyhtiö muodostettaisiin PT-Autokeskuksen ja liikelaitos tielaitoksen korjaamojen perustalle, joista tarvittavat palvelut ostettaisiin markkina-hintaan.

Lapin yhteistyöryhmä on erikseen selvittänyt laajasti tielaitoksen sekä Posti- ja telelaitoksen korjaamotoiminnan rakenteellisia käytännön yhteistyökysymyksiä Lapin alueella.

Työryhmä on tehnyt tutustumismatkan kaikkiin Lapin alueella selvitystä vaativiin kohteisiin, joita on Ivalossa, Kemijärvellä, Muoniossa, Rovaniemellä, Kemissä ja Sodankylässä. Tutustumismatkan aikana on myös kuultu asianomaisia henkilöitä tiemestaripiireissä ja Posti-Telen korjaamoilla.

Valtion Joensuun korjaamoon työryhmä on myös tehnyt tutustumismatkan. Työryhmä sai hyvää informaatiota Joensuun korjaamon toiminnasta ja eri henkilöstöryhmien kannanottoja korjaamotoimintojen yhdistämisestä.

Työryhmä on vertaillut useita eri vaihtoehtoja korjaamotoiminnan järjestämiseksi Lapin alueella. Vaihtoehtojen liiketaloudelliset kannattavuuslaskelmat on tehnyt ulkopuolinen konsultti.

2 LAPIN ALUEEN KORJAAMOTOIMINNAN NYKYTILA

2.1 LAPIN TIEPIIRIN KORJAAMOTOIMINTA

Lapin tiepiirin hallinnassa oleva kalusto korjataan pääasiassa Rovaniemellä sijaitsevassa omassa korjaamossa. Huollot ja pienet korjaukset tehdään tiemestaripiirien huoltotiloissa tai paikkakunnalla olevissa yksityiskorjaamoissa. PT:n Rovaniemen autovarikon alaisia korjaamoja käytetään myös mahdollisuuksien mukaan. Vieraiden korjaamoiden käyttö määrä on 5 - 10 % kokonaiskorjausmäärästä.

Korjaamolla on käytössä hyvin varustettu korjaus-huoltoauto, jota käytetään tiemestaripiireissä vaativissa korjaustöissä.

Lapin tiepiirin Rovaniemen korjaamon henkilöstö 20.9.1993 on seuraava:

Työnjohto	5
Toimistohenkilöt	3
Varastohenkilöt	6
Asentajat	16
Kiinteistön hoito:	
Siivoojat ja talonmies	3
Yhteensä	33

Rovaniemen korjaamon toteutumatiedot vuodelta 1992 ovat seuraavat:

Kokonaisveloitus	9.352.000 mk
Yhteiskustannusten osuus	3.905.000 mk
 Veloitus: palkat + yht.kust/työtunnit	 206.91 mk/h
 Veloitetut työtunnit, josta konepankille	 28.967 h (20.393)h
Yhteiskust. työtunnit	20.910 h
 Työtunnit yhteensä	 49.877 h

Lapin tiepiirin Rovaniemen korjaamo on rakennettu v. 1948 ja se on perusteellisesti saneerattu nykykuntoon v. 1977 - 78. Rakennus on liitetty Rovaniemen energialaitoksen kaukolämpöverkkoon. Ilmastointilaitteet ovat nykyvaatimuksen täyttävät ja lämmön talteenottolaitteilla varustettu. Korjaamo on tällä hetkellä tyydyttävässä kunnossa ja ilman suurempia korjauksia siinä pystytään toimimaan vielä ehkä n. 10 vuotta. Korjaamon huonetilat ja kiinteistökustannukset on esitetty liitteessä 1 ja Lapin tiepiirin koko kunnossapitokalusto liitteessä 2.

2.2 POSTI-TELE AUTOKESKUKSEN KORJAAMOTOIMINTA

Posti-Tele Autokeskus on valtakunnallinen organisaatio, johon kuuluu 10 autovarikkoa, Valtion Joensuun korjaamo ja 21 erillistä korjaamoa.

Posti- ja telelaitoksen yhteisten toimintojen tulosityksikkönä nykyisin toimivan Autokeskuksen tehtävänä on hankkia Postin ja Telen toiminnassa käytettävä ajoneuvokalusto sekä huolehtia kaluston taloudellisesta ylläpidosta, kunnossapidosta ja poistamisesta. Pääasiallisin palvelumuoto on kaluston vuokraaminen (leasing).

Korjaamo- ja tilaustyöt tukevat leasing-palvelujen toteutusta. Huolto- ja korjaamopalveluja tarjotaan myös muille valtion laitoksille, kunnille ja yksityisille.

Autokeskuksen päätuotteena olevien leasing-palvelujen on aiemmissa selvityksissä todettu olevan edullisemmat vastaaviin yksityisiin tarjoihin nähden. Autokeskuksen toimintaperiaatteena on tarjota palveluja korkeintaan markkinahintaan. Hintana käytetään omakustannushintaa, mikäli se on alle markkinahinnan.

Posti-Tele Autokeskuksen Rovaniemen autovarikko toimii Lapin alueella edellä mainitulla toimintaperiaatteella. Rovaniemellä sijaitsevan varikon lisäksi ovat toimipisteet Kemissä, Muoniossa, Ivalossa, Sodankylässä ja Kemijärvellä. Toiminnan luonteesta (aikataulun mukainen liikenne, varakaluston minimointi) johtuen on katsottu laajan maakunnan tukiyksiköt tarpeellisiksi. Erilliset korjaamot toimivat Rovaniemen autovarikon alaisuudessa ja muodostavat yhdessä tulosvastuullisen kokonaisuuden. Rovaniemen ja Ivalon toimitilat ovat vuokratiloja ja Kemien korjaamo toimii Teletä vuokratuissa tiloissa. Muonion, Sodankylän ja Kemijärven tilat ovat omissa kiinteistöissä.

Posti-Telen Rovaniemen autovarikon henkilöstö 30.9.1993.
Rovaniemen yksikkö.

Johto, varikon päällikkö	1
Ajoneuvokalustoasiain hoitaja ja leasing-asiat	1
Toimisto	4
- kassa	
- palkat ja henkilöstöasiat	
- laskut	
- kustannuslaskenta	
Työnjohto	4
- porrastettu työaika	
- lauantaityöt	
Varastohenkilöt	1 + 3
Asentajat ja erik. amm. henk.	14 1/2
Autosiivoojat	2
Kiinteistön hoito:	
Kiinteistösiivoojat	2
Laitosmies (osa-aikainen)	1/2
Yhteensä	33

Rovaniemen autovarikon koko henkilöstö toimipaikoittain (10/93) on seuraava:

Toimipaikka	Johto	Toimisto	Työnjohto	Varasto	Asent.	Siiv.	Yht.
Rovaniemi	1	1 + 4	4	1 + 3	15	4	33
Kemi	-	-	1	-	4	-	5
Muonio	-	-	1	-	4	1	
					1 lait.m		7
Ivalo	-	-	1/2	-	1 1/2	-	2
Sodankylä	-	-	1/2	-	1 1/2	1	3
Kemijärvi	-	-	1	-	3	1	
					1 lait.m		6
					1 ts.valt.		1
Yhteensä							57

Rovaniemen autovarikon kevennetty organisaatio v. 1993 on esitetty liitteessä 3.

Rovaniemen autovarikon tuloslaskelma 1.1. - 30.6.1993

	Budj. 1993 1000 mk	Toteutuma vuoden 1993 alusta 1000 mk	Toteutuma-% vuoden alusta
Liikevaihto	34576	16237	47,0
Menot yhteensä	32032	13190	41,2
Käyttökate	2544	3047	119,8
Poistot	5820	2910	50,0
Liikevoitto	*) - 3276	137	
Yli-/Alijäämä	*) - 3276	234	

*) Budjetti on tehty 8-10/92, jolloin mukana on ollut 23 henkilöä enemmän kuin toteutuma-aikana 1.1. - 30.6.1993. Henkilömäärän vähentäminen on tapahtunut ilman irtisanomisia.

Rovaniemen autovarikon hallinnassa oleva ajoneuvokalusto sijoituspaikoittain on esitetty liitteessä 4 ja korjaamotilat liitteessä 5.

3 KORJAAMOTOIMINNAN YLEINEN KEHITYS

Autoala on elänyt voimakasta kasvun aikaa vuoteen 1990 saakka. Ajoneuvojen myyntiluvut saavuttivat lähes kaikissa kokoluokissa uusia ennätyksiä vuosi vuodelta koko 80-luvun. Taloudellisen laman vaikutuksista johtuen on edessämme raju sopeutuminen uuteen markkinaympäristöön. Sopeutuminen on järkevää toteuttaa omaehtoisesti ja varsin lyhyellä aikavälillä, jotta markkinavoimat eivät ehtisi tehdä sitä vieläkin rajummin.

Vaikka autoalan aallonpohja näyttääkin jo sivuutetulta (kevyen kaluston osalta) ja pientä elpymistä on havaittavissa, liittyy alaan paljon epävarmuustekijöitä.

Autojen huolto-, korjaus- ja varaosapalvelun on huomioitava entistä tärkeämpinä

- alan kilpailun kiristymisen seurauksena asiakassuhteiden merkitys
- ajoneuvojen huolto- ja korjausosaston kannettavaksi ohjautuu entistä suurempi kuorma koko yksikön kustannuksista
- lyhyellä aikavälillä tulosta voidaan parantaa sellaisilla toimenpiteillä, jotka nopeasti vähentävät kustannuksia merkittävästi
- pitemmällä aikavälillä on suuri merkitys sillä miten jälkimarkkinointi (huolto-, korjaus- ja varaosapalvelu) kykenee luomaan uutta liiketoimintaa ja lisäämään tuottoja
- tuottojen lisääminen ja toimintavolyymin kasvattaminen vaatii toimenpiteiden suuntaamista organisaation sisäisistä toiminnoista ulospäin.

Aktiivinen ja tuloshakuinen henkilöstö on avain liiketoimintavolyymin laajentamiseen. Se, kuinka nopeasti tuloshakuinen ominaisuus saadaan kehittymään ja vaikuttamaan tavoitteeseen eli tuottoihin on riippuvainen siitä, kuinka perusteellisesti sisäinen ilmapiiri muuttuu. Ilmapiiri, joka muodostuu henkilöstön arvomaailmasta, uskomuksista, asenteista, vuorovaikutuksesta ja ryhmien normirakenteista säätelee muutoksen suuntaa ja nopeutta.

Johdon on vietävä uudistusta läpi omalla panoksellaan

- ♦ tukemalla
- ♦ kannustamalla
- ♦ palkitsemalla

Jokaisen yrityksen (laitoksen) henkilöresursseissa on arvaamattoman suuri määrä energiaa ja osaamisen taitoja, jotka on suunnattava palvelemaan liiketoimintavolyymien kasvattamista. Tuloshakuisemman ilmapiirin syntyminen edellyttää perusteellista muutosta tavassa, jolla ihmisiä johdetaan. Johdon toimenpitein tapahtuva aktiivinen yhteydenpito, neuvottelut, keskustelut ja tiedotustilaisuudet ovat sitä toimintaa, jolla yrityksen sisäistä kulttuuria voidaan muokata ja edistää sitoutumista tavoitteeseen. Samoilla periaatteilla tulee kehittää konealaa, jossa kuitenkin kaluston määrä teknisen kehityksen seurauksena ja yhteiskunnan korkean infrastrukturitason johdosta on selvästi laskussa.

4 KORJAAMOTOIMINNAN VAIHTOEHDOT LAPISSA

Lapin alueen korjaamotoiminta voitaisiin järjestää alla mainittujen vaihtoehtojen mukaisesti:

1. Perusratkaisu

Lapin tiepiirin korjaamo olisi osa muodostettavasta valtakunnallisesta raskaiden koneiden korjaamoliikelaitoksesta, jonka perustan muodostaisivat tielaitoksen korjaamot. Posti-Telen korjaamotoiminta hoidettaisiin perustettavan osakeyhtiömuotoisen korjaamon avulla.

2. "Joensuun malli"

Lapin tiepiirin raskaskonekorjaamo yhdistettäisiin PT:n Rovaniemen autovarikkoon Joensuun mallin mukaisesti ja perustettaisiin Valtion Lapin korjaamo.

3. Liikelaitoskorjaamo Rovaniemelle

Rovaniemelle muodostettaisiin tielaitoksen korjaamon perustalle valtion raskaskonekorjaamo, johon PT:n Rovaniemen autovarikko yhtyisi.

4. Lappiin erilliskorjaamo Lapin Korjaamo Oy

Lappiin perustettaisiin osakeyhtiömuotoinen korjaamo, jossa olisivat mukana Posti-Tele, tielaitos ja kunnat yms.

Ongelmana tässä vaihtoehdossa on se, että tielaitos ei voi olla osakeyhtiön omistaja.

5. Lopetetaan korjaamotoiminta Lapissa

Posti-Tele ja tielaitos lopettaisivat korjaamotoiminnan Lapissa ja ne ostaisivat palvelut sieltä, mistä ne saadaan edullisimmin.

Tässä vaihtoehdossa on ongelmana henkilöstökustannukset, joista ei voi vapautua.

4.1 VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

Työryhmä tuli siihen tulokseen, että Lapin alueella voivat tulla kysymykseen ainoastaan vaihtoehtojen 1 ja 2 mukaiset ratkaisut. Ensimmäinen vaihtoehto on Lapin tiepiirin korjaamon yhdistäminen valtakunnalliseen korjaamoliikelaitokseen ja sen käyttö raskaiden koneiden korjauksessa. Posti-Tele hoitaisi korjaustoiminnan omalla organisaatiollaan. Toinen vaihtoehto on Joensuun mallin mukainen valtion korjaamo, jossa tielaitos liittäisi oman korjaamotoimintansa PT:n Rovaniemen autovarikkoon ja käyttäisi sitä aluekohtaisella markkinahinnalla.

Työryhmässä pohdittiin perusteellisesti eri vaihtoehtojen hyviä ja huonoja puolia. Liitteissä 6 ja 7 on esitetty ns. SWOT-analyysi liikelaitos- ja osakeyhtiökorjaamoista.

Vaihtoehtoista on tehnyt ulkopuolinen konsultti kannattavuuslaskelmat, jotka on esitetty liitteessä 8.

5. JOHTOPÄÄTÖKSET

Vaihtoehtojen tarkastelu on tehty Lapin tiepiirin kannalta katsoen. Posti-Tele Autokeskuksen Rovaniemen autovarikon ja sen alaisten erillisten korjaamojen taloudellisuutta ei ole tässä selvityksessä tarkasteltu. Työryhmä on todennut, että Lapin alueella on liian paljon korjaamokapasiteettia valtion organisaatioiden tämän päivän tarpeisiin. Tulevaisuudessa korjaamopalveluiden kysyntä tulee laskemaan Lapin tiepiirissä.

Laskelmat on tehty siten, että korjaamoihin on sijoitettu henkilöstöä vain se määrä, joka vastaa tämän päivän tilauskantaa ja jolla korjaustoiminta saadaan liikelaitoksen käynnistämismuodossa taloudellisesti kannattavaksi. Molemmissa vaihtoehtoissa tiepiirille jää yhtä monta henkilöä sijoitettavaksi muihin tehtäviin.

Lapin tiepiirin raskaskonekorjaamon yhdistäminen Posti-Telen Rovaniemen autovarikkoon ja korjaamopalvelujen ostaminen sieltä olisi tiepiirille kustannuksiltaan hieman edullisempi vaihtoehto kuin korjaamoliikelaitoksen korjaamovaihtoehto. Kustannusero johtuu kuljetuskustannusten erosta, kun voidaan käyttää Rovaniemen autovarikon alaisia korjaamoita, jotka sijaitsevat lähempänä koneiden käyttökohteita.

Työryhmä on selvittänyt Lapin tiepiirin korjaamohenkilöstön, Lapin tiejohtajan ja tielaitoksen johtajiston kannan vaihtoehtoihin. Kaikki ovat olleet vaihtoehtojen kannalla, jossa tielaitoksen Rovaniemen korjaamosta muodostetaan korjaamoliikelaitoksen tulossyksikkö.

Työryhmä esittää, että tielaitoksen johdon ja henkilöstön kannan mukaisesti Lapin alueella ei tehdä erillisratkaisua, vaan tielaitoksen raskaskonekorjaamo yhdistetään yhtenä tulossyksikkönä korjaamoliikelaitokseen ja kumpikin korjaamo-organisaatio mitoitetaan kysyntää vastaavalle tasolle ja lisämarkkinoita on kysynnän laskiessa haettava muualta valtionhallinnosta sekä kunta- ja yksityissektorilta. Ratkaisu on yhtenäinen koko maassa ja se antaa korjaamoliikelaitokselle laajemmat kehittämismahdollisuudet. Henkilöstö kokee ratkaisun turvallisemmaksi.

6 LIITTEET

1. Lapin tiepiirin korjaamon huonetilat ja kiinteistökustannukset
2. Lapin tiepiirin kunnossapitokalusto v. 1993/1997
3. PT:n Rovaniemen autovarikon kevennetty organisaatio v. 1993
4. Rovaniemen autovarikon hallinnassa oleva ajoneuvokalusto sijoituspaikoittain
5. Rovaniemen autovarikon ja sen alaisten korjaamojen huonetilat
6. SWOT-analyysi, liikelaitoskorjaamo
7. SWOT-analyysi, osakeyhtiökorjaamo
8. Kannattavuuslaskelmat, Case Lappi

Lapin tiepiiri
Rovaniemen korjaamo

KORJAAMON HUONETILAT JA KIINTEISTÖKUSTANNUKSET

Rakennuksen huoneistoala 1492 m²

Huoltotilat yhteensä 529 m²

- kuorma-autojen korjauspaikkoja 3

- tiehöylien korjauspaikkoja 3

- moottoreiden korjaustila

- koneistamo

Sosiaalitilat 120 m²

Toimistotilat 172 m²

Rakennuksen jäännösarvo vuodelle 1993 556 161 mk

Koko kiinteistön käyttökustannukset v. 1992 12,0 mk/m²/kk

Koko kiinteistön pääomakustannukset v. 1992 6,1 mk/m²/kk

Kiinteistökustannukset yhteensä 18,1 mk/m²/kk



Tielaitos
Lapin tiepiiri

Kunnossapito

KALUSTO
V. 1993 / 1997

"LUONNOS"

TIEMESTARIPIIRI	KA		TH		KUP		TR		KVKA/PA	
	1993	1997	1993	1997	1993	1997	1993	1997	1993	1997
Kemi	7	6	3	3	1	1	2	2	3	3
Kemijärvi	5	5	3	2	1	1	1	1	3	2
Posio	4	4	2	2	1	1	2	1	3	2
Ranua	4	4	2	2	1	1	1	1	2	1
Salla	6	5	3	2	1	1	1	1	2	2
Eteläinen alue	26	24	13	11	5	5	7	6	13	10
Tornio	6	5	2	2	1	1	1	1	2	2
Pello	7	6	3	2	1	1	2	1	2	2
Roi länsi	6	4	3	2	-	-	1	1	2	2
Roi itä	5	4	2	2	-	-	2	1	3	2
Läntinen alue	24	19	10	8	2	2	6	4	9	8
Muonio	6	4	2	2	1	1	2	1	3	1
Ivalo	4	4	2	2	1	1	1	1	2	2
Kittilä	5	4	2	2	1	1	1	1	1	1
Sodankylä	4	4	2	1	1	1	1	1	2	2
Utsjoki	4	4	2	2	1	1	2	2	3	3
Pohjoinen alue	23	20	10	9	5	5	7	6	11	9
Varakoneet	3	3	2	2						
Piiri yhteensä	76	66	35	30	12	12	20	16	33	27

KA =
kuorma-auto

TH =
tiehöylä

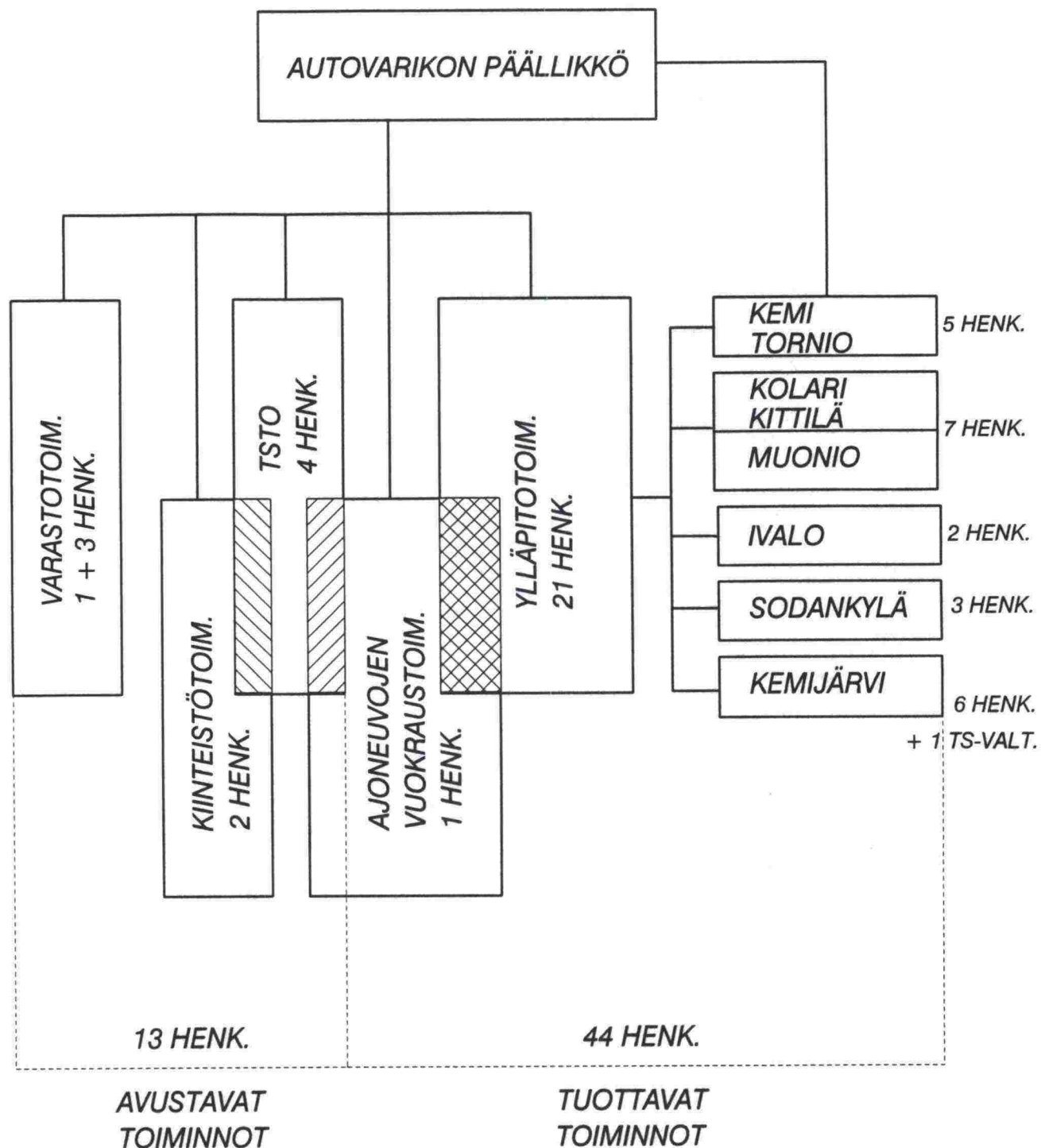
KUP =
Pyöräkuormaaja

TR =
Traktori

KVKA =
Kevytkuorma-auto

PA =
Pakettiauto

PT:N ROVANIEMEN AUTOVARIKON KEVENNETTY ORGANISAATIO V. 1993



POSTI-TELE
AUTOKESKUS
Rovaniemen autovarikko

Rovaniemen autovarikon hallinnassa oleva ajoneuvokalusto sijoituspaikoittain 9/93. Muutokset + - ovat mahdollisia lyhyelläkin aikavälillä. Raskas kalusto lähes vakaa lukumääräisesti, kevyen kaluston määrä lievässä kasvussa.

Sijoituspaikka	Raskas kalusto	Kevyt kalusto	Muita asiakkaita
Rovaniemi	36	173	On
Kemi	6	87	On
Sodankylä	5	22	On
Ivalo	8	18	On
Muonio	8	34	On
Kemijärvi	6	35	On
Yhteensä	69	369	Valtio, kunnat, yhtiöt, yksit.

ROVANIEMEN AUTOVARIKON KORJAAMON TILAT:

Tilat on vuokrattu Rovaniemen Teollisuuskylä Oy:ltä v. 1975.

Korjaamon pinta-ala on 3110 m², joka sisältää:

- linja-autojen huolto- ja korjauspaikkoja 10 kpl
- kevyen kaluston huolto- ja korjauspaikkoja 11 kpl
- raskaan kaluston alustapesupaikan
- linja-autojen pesulinjan
- kevyen kaluston pesulinjan
- maalaamon, 2 raskaan kaluston paikkaa
- peltityötilan, 2 raskaan kaluston paikkaa
- puutyö/varustelutilan, 1 raskaan kaluston paikka
1 kevyen kaluston paikka
- moottorien ja sähkölaitteiden korjaustilat
- pajan

Tilojen perusvuokra on 21,12 mk/m²/kk

Käyttökustannukset 15,45 mk/m²/kk

Teletojen ja linja-autoliikenteen supistumisesta johtuen tilan tarve on pienentynyt, joten tarpeettomaksi jääneet tilat luovutetaan vuokranantajan käyttöön vuoden 1993 loppuun mennessä.

ROVANIEMEN AUTOVARIKON ALAISET KORJAAMOT:

Paikka-kunta	Omist.	Korjaamon pinta-ala	Korj.paikat		Pesupaikat	Kiinteistö-kustannus	
			rask.	kev.			
Kemi	PT/Tele	725 m ²	4	4	Pesulinja	44 mk/m ² /kk	
Muonio	PT/AK	579 m ²	2	3	"	33	"
Ivalo	Rak.hall.	508 m ²	2	2	"	49	"
Sodank.	PT/AK	540 m ²	2	3	"	27	"
Kemi-järvi	PT/AK	834 m ²	4	4	"	33	"

Tilat on rakennettu vuosien 1974 - 1983 välisenä aikana ja ovat hyvässä kunnossa.

Tilat tullaan sopeuttamaan tulevaa tarvetta vastaavaksi vuokraamalla osa tiloista muuhun käyttöön.

LIIKELAITOSKORJAAMO

<p style="text-align: center;">VAHVUUDET (S)</p> <ul style="list-style-type: none"> - pysyy kokonaisuutena - hyvä ammattitaito - pienet pääomakustannukset - siirtymäkausi on riittävä - siirtyvän henkilöstön edut säilyvät - liikelaitoksen edut virastoon verrattuna - tehokkuus paranee - tilaajan kustannustietoisuus paranee - Tielaitoksella mahdollisuus vaikuttaa hallituksen kautta 	<p style="text-align: center;">HEIKKOUEDET (W)</p> <ul style="list-style-type: none"> - korjaamokiinteistö vanhenee käsiin - ylimääräisen henkilöstön sijoitus ongelma TIEL:lle - alueellinen kattavuus heikko - kaluston kehittäminen vaikeutuu - tekninen ilmaistuki vähenee
<p style="text-align: center;">MAHDOLLISUUDET (O)</p> <ul style="list-style-type: none"> - uusien asiakkaiden saanti mahdollisesti helpompaa nykyiseen verrattuna 	<p style="text-align: center;">UHAT (T)</p> <ul style="list-style-type: none"> - kannattavuus ongelma - laskeva palveluiden kysyntä TIEL:ssa - uusien tilojen hankinta on kallista - liikelaitoksen lakkauttaminen

OSAKEYHTIÖKORJAAMO

<p style="text-align: center;">VAHVUUDET (S)</p> <ul style="list-style-type: none"> - tehokkuus paranee - tilaajan kustannustietoisuus paranee - alueellinen kattavuus hyvä - hyvä ammattitaito - resurssien tehokas käyttö - liikelaitosta taloudellisempi vaihtoehto - turvaa valtion erikoiskaluston korjaamotoiminnan säilymisen Lapissa - OY on joustava organisaatio 	<p style="text-align: center;">HEIKKOUEDET (W)</p> <ul style="list-style-type: none"> - vaikutusmahdollisuudet heikkenevät - henkilöstön edut muuttuvat - ylimääräisen henkilöstön sijoitusongelmat TIEL:lle - kaluston kehittäminen vaikeutuu - tekninen ilmaistuki vähenee
<p style="text-align: center;">MAHDOLLISUUDET (O)</p> <ul style="list-style-type: none"> - tehokas markkinointi tuo lisää työtä/asiakkaita - Tielaitoksella mahdollisuus vaikuttaa neuvottelukunnan kautta - joustava palkkausmahdollisuus - leasing-mahdollisuus 	<p style="text-align: center;">UHAT (T)</p> <ul style="list-style-type: none"> - korjaustöiden tärkeysjärjestys - konkurssiuhka - siirtymäkausi lyhyt - laskeva palveluiden kysyntä TIEL:lle

CASE LAPPI**SISÄLLYSLUETTELO**

1 Toimeksianto.....	1
2 Työn suoritustapa.....	1
3 Kannattavuuslaskelmat	1
3.1 Vaihtoehtojen kannattavuuteen vaikuttavista tekijöistä.....	1
3.2 Vaihtoehto korjaamoliikelaitos.....	2
Perustiedot.....	2
Korjaamoliikelaitoksen tuloslaskelmat 1994–1997	3
Tiepiirin näkökulma	3
Yhteenveto.....	4
3.3 Vaihtoehto PT:n korjaamo-organisaatio	5
Perustiedot.....	5
Tiepiirin näkökulma	5
Yhteenveto.....	6
4 Vaihtoehtojen vertailu	6

LIITE 1

Korjaamoliikelaitoksen Rovaniemen korjaamon tuloslaskelmat 1994–1997

TIELAITOKSEN LAPIN ALUEEN KALUSTON KORJAUSVAIHTOEHTOJEN KANNATTAVUUSVERTAILU

1. Toimeksianto

Lapin yhteistyöryhmä on kokouksessaan 25.8 päättänyt vertailla kahden korjausstrategian taloudellista kannattavuutta Lapin alueella. Ensimmäinen vaihtoehto on tielaitoksen Rovaniemen korjaamon liittäminen korjaamoliikelaitokseen ja sen käyttö kaluston korjauksessa. Toinen vaihtoehto on Joensuun mallin mukainen käytäntö, jossa tielaitos liittäisi oman korjaamotoimintansa PT:n korjaamo-organisaatioon ja käyttäisi sitä aluekohtaisella markkinahinnalla.

2. Työn suoritustapa

Kannattavuuslaskelmat on laatinut KTM Jyrki Kaskinen tielaitokselta ja PT:ltä saamiensa tietojen perusteella. Laskelmat on laadittu korjaamopalvelujen tilaajan, tielaitoksen, näkökulmasta ts. PT-vaihtoehdossa on laskettu korjaustoiminnan kannattavuus käyvällä markkinahinnalla analysoimatta palveluiden tuottamisen kannattavuutta PT:n organisaatiossa.

3. Kannattavuuslaskelmat

3.1. Vaihtoehtojen kannattavuuteen vaikuttavista tekijöistä

Palveluiden hinta ja välilliset korjauskustannukset

Korjaamoliikelaitoksen tulee hinnoitella palvelunsa markkinahintaan aivan kuten PT:n korjaamo-organisaationkin. Puhtaasti korjaamopalvelun hinnassa ei ole siis eroa olettaen, että korjaamo-organisaatiot toimivat samalla tehokkuudella. Korjauspalvelun hinnan lisäksi on kuitenkin tarkasteltava myös kuljetuskustannuksia, jotka ovat liikelaitosvaihtoehdossa suuremmat korjauksien tapahtuessa keskitetysti Rovaniemellä.

Tielaitokselle jäävä korjaamo-organisaatio

Kannattavuuteen ja samalla vaihtoehtojen paremmuuteen vaikuttaa myös se, miten suuren osan korjaamo-organisaatiostaan (tilat, laitteet ja henkilöstö) eri vaihtoehdoissa tielaitos pystyy luovuttamaan pois itseltään. Tielaitokselle jäävä organisaatio-osa on kulu tielaitokselle ellei sitä saada tuottavaan muuhun työhön.

Korjaamoliikelaitoksen kannattavuus

Edellisten lisäksi on tarkasteltava korjaamoliikelaitoksen Lapin alueen kannattavuutta, sillä mahdollinen tappiollinen toiminta rasittaa välillisesti tielaitosta ja on näin ollen otettava vaihtoehtotarkastelussa huomioon.

3.2. Vaihtoehto korjaamoliikelaitos

Seuraavassa on tarkasteltu vaihtoehtoa, jossa tielaitos liittää Rovaniemen korjaamonsa perustettavaan korjaamoliikelaitokseen ja ostaa korjaamopalvelut liikelaitokselta. Taloudellisuutta on tarkasteltu sekä korjaamopalvelun tilaajan (tielaitos) että palvelun tuottajan (korjaamoliikelaitos) näkökulmasta. Erikseen on arvoitu Lapin tiepiirille jäävän korjaamohenkilöstön merkitystä. Korjaamoliikelaitoksen kannattavuutta on arvioitu neljänä ensimmäisenä toimintavuotena.

3.2.1. Perustiedot

Oletus 1:

Tielaitoksen oman arvion mukaan Lapin korjaustarve on seuraava:

Rovaniemi	9350 h/v
Sodankylä	700 h/v
Kemijärvi	1900 h/v
Ivalo	1500 h/v
Muonio	1650 h/v
Yhteensä	15100 h/v

Tämän lisäksi tielaitos ostaa korjaamoliikelaitokselta noin 7000 h/vuosi muuta työtä.

Vuonna 1997 varsinaisen korjaustyön kysyntä on noin 12748 h ja muun työn 4330 h (Starcon Oy). Kysynnän kehitys on tasainen.

Oletus 2:

Korjaukset tapahtuvat Rovaniemen korjaamossa markkinatuntihintaan 207 mk/h (ilman lvv).

Oletus 3:

Nykyinen korjaamohenkilökunta ei siirry kokonaan liikelaitokseen, vaan 34 henkilöstä 9 jää Lapin tiepiirille sijoitettavaksi muihin tehtäviin. Korjaamoliikelaitokselle siirtyy 17 asentajaa ja 8 toimihenkilöä. Vuoteen 1997 asentajamäärä puotoaa 13:een ja toimihenkilömäärä 5:een.

Oletus 4:

Liikelaitoskorjaamo pystyy myymään asentajan läsnäoloajasta noin 80% ja liikelaitokseen siirtyy asentajia vain tarvittava määrä.

3.2.2. Korjaamoliikelaitoksen tuloslaskelmat 1994–1997

Liitteessä 1 on liikelaitoskorjaamon tuloslaskelmat neljältä ensimmäiseltä toimintavuodelta. Seuraavassa lyhennelmä tuloslaskelmasta.

1000 mk	1994	1995	1996	1997
Liikevaihto	7.310	6.766	6.220	5.676
Myyntikate	2.106	1.950	1.794	1.636
Myyntikate-%	29%	29%	29%	29%
Käyttökate	-17	16	50	83
Käyttökate-%	-0,2%	0,2%	0,1%	0,1%
Tulos	-459	-463	-430	-369
Tulos-%	-6%	-6%	-7%	-6%

Korjaamoliikelaitos toimii annetuilla oletuksilla Lapin alueella kannattamattomasti. Tulos saataisiin nollassa siirtämällä 8 toimihenkilön sijasta liikelaitokseen vain 5 toimihenkilöä. Tällöin tiepiirin kustannukset uudelleensijoittamisen muodossa kasvaisivat. Lisäksi liikelaitoskorjaamon tulevaisuutta varjostaa vapaan kilpailun mahdollistama korjaamopalvelujen osto Rovaniemeä lähempää, jolloin laskelmissa käytetyt myydyt tunnit osoittautuvat liian suuriksi.

3.2.3. Tiepiirin näkökulma

Korjaamopalveluiden välitön hinta

Lapin tiepiiri ostaa korjaamopalvelut liikelaitokselta markkinahintaan. Kustannus tiepiirille on siis vuonna 1994 noin 7,3 Mmk, mikä sisältää noin 7000 tuntia muuta konepajatyötä (ei kaluston korjausta).

Korjaamopalveluiden välilliset lisäkustannukset

Välillisesti tiepiiriä rasittaa Rovaniemellä keskitetysti tapahtuvan korjaamisen seurauksena kuljetuskustannukset korjaamolle ja takaisin. Kuljetuskustannuksia arvioitaessa on huomioitava myös kuljettajan työaika. Kustannuksia on arvioitu seuraavassa taulukossa.

	Korjaus- tuntia	Käyntejä ROI:llä	Matkat/kerta km	Matkat mk (4mk/km)	Kuljettaja- kulut	YHTEENSÄ
Sodankylä	700	29	220	25.667	24.063	
Kemijärvi	1900	79	160	50.667	65.313	
Ivalo	1500	63	600	150.000	51.563	
Muonio	1650	69	400	110.000	56.719	
Yhteensä				336.333	197.656	533.990

Taulukon arvot on saatu seuraavin oletuksin

- Yksi korjaus Rovaniemellä kestää keskimäärin 24 tuntia.
- Matkakustannuksissa on käytetty kilometrikorvauksena 4 mk
- Kuljettajakulut on laskettu siten, että korjaukseen viennit ja haut on optimoitu siten, että samalla käynnillä kuljettaja vie laitteen korjaukseen ja tuo toisen korjauksesta. Tällöin kuljettaja saa yhden päivärahan korjaamollakäyntiä kohti sekä kuluttaa päivän työaikaa (palkkakustannus).

Kuljetukset maksavat siis noin 0,5 Mmk vuodessa tiepiirille. Mahdolliset hinaukset sekä kuljetusten optimoinnin toteutumatta jääminen lisäävät kustannuksia.

Tiepiirille jäävän korjaamohenkilökunnan merkitys

Edellä on kuvattu korjaamoliikelaitoksen Lapin alueen toiminnan kannattavuus. Lisäksi on huomioitava tiepiirille jäävän korjaamohenkilöstön merkitys. Tuloslaskelmat perustuivat oletukseen, että tiepiirille jää 9 henkilöä uudelleensijoitettavaksi. Mikäli jäävälle henkilöstölle ei löydy uutta tuottavaa tehtävää, on kustannus tiepiirille ensimmäisenä vuonna noin 1,3 Mmk (laskettu keskimääräisellä henkilökululla). Mikäli oletetaan, että korjaamolta tiepiirille jääneet henkilöt poistuvat tasaisesti 10 vuoden aikana, niin saadaan nykyhetkeen diskontatuksi kustannuksen pääoma-arvoksi noin 6,1 Mmk (korkokanta 6%). Lisäksi on huomioitava, että korjaamoliikelaitoksen tappioton toiminta Lapissa edellyttäisi noin kolmen lisähenkilön jäämistä tiepiirille.

3.2.4. Yhteenveto

Korjaamoliikelaitosvaihtoehdossa on huomioitava seuraavat asiat:

- Korjaamopalvelut maksavat Lapin tiepiirille kuljetuskustannuksineen noin 7,8 Mmk.
- Korjaamoliikelaitos tuottaa tappiota Lapin alueella noin 0,4 Mmk, minkä voidaan katsoa välillisesti rasittavan tielaitosta.
- Lapin tiepiirille jää korjaamohenkilöstöä 9 henkeä uudelleensijoitettavaksi. Ilman tuottoja kustannukset tiepiirille ovat noin 1,3 Mmk ensimmäisenä vuonna. Pääoma-arvoksi muutettuna oletuksella, että henkilöt poistuvat 10 vuoden aikana, kustannus on noin 6,1 Mmk.

3.3. Vaihtoehto PT:n korjaamo-organisaatio

3.3.1. Perustiedot

Joensuun mallin mukaista PT:n korjaamo-organisaation käyttöä tielaitoksen kaluston korjauksessa on tutkittu seuraavilla oletuksilla.

Oletus 1:

Korjaustunnit ovat samat kuin vaihtoehdossa korjaamoliikelaitos.

Oletus 2:

PT:n organisaatioon siirretään 5 toimihenkilöä ja 17 asentajaa ja tiepiirille jää 12 henkeä uudelleensijoitettavaksi.

Oletus 3:

Korjaukset tapahtuvat paikallisissa PT:n korjaamoissa markkinatuntihintaan 207 mk/h (ilman lvv).

Oletus 4:

PT:n korjaamotoiminnan kannattavuutta Lapin alueella ei selvitetä. Oletetaan palveluja saatavan markkinahintaan kaikilla paikkakunnilla (Rovaniemi, Sodankylä, Kemijärvi, Ivalo, Muonio) nyt ja tulevaisuudessa.

3.3.2. Tiepiirin näkökulma

Korjaamopalveluiden ostotoiminnan kustannukset

Koska tarkastelussa käytetään samaa tuntihintaa kuin korjaamoliikelaitosvaihtoehdossa, on varsinaisen korjaustoiminnan kustannukset samat molemmissa vaihtoehdoissa.

Kuljetuskustannuksia syntyy vähemmän kuin liikelaitosvaihtoehdossa. Kustannukset kuvattu seuraavassa taulukossa (laskentaperiaatteet selvitetty liikelaitosvaihtoehdon yhteydessä).

Kuljetuskustannukset	korjaus- tuntia	Käynnit lkm	Matkat km	Matkat mk	Kuljettaja mk	Yhteensä
Rovaniemi	9 350	390	0	0	0	
Sodankylä	700	23	0	0	0	
Käynnit ROI		6	220	5 719	5 361	
Kemijärvi	1 900	22	0	0	0	
Salla, Savukoski		40	160	25 333	32 656	
Käynnit ROI		18	160	11 289	14 552	
Ivalo	1 500	14	0	0	0	
Utsjoki		34	280	38 500	28 359	
Käynnit ROI		14	600	33 420	11 488	

Muonio	1 650	9	0	0	0
Enontekiö, Kilpisjärvi		44	300	52 800	36 300
Käynnit ROI		15	400	24 508	12 637
Yhteensä	15 100			191 568	141 353
					332 922

Kuljetuskustannukset ovat siis noin 0,3 Mmk vuodessa.

Tiepiirille jäävän korjaamohenkilökunnan merkitys

Laskelmaissa osa tielaitoksen Rovaniemen korjaamon henkilökunnasta siirtyy PT:n korjaamo-organisaatioon (5 toimihenkilöä ja 17 asentajaa) muun osan henkilöstöstä jäädessä tiepiirille uudelleen sijoitettavaksi (12 henkeä). Mikäli jäävälle henkilöstölle ei löydy uutta tuottavaa tehtävää, on kustannus tiepiirille ensimmäisenä vuonna noin 1,8 Mmk (laskettu keskimääräisellä henkilökululla). Mikäli oletetaan, että korjaamolta tiepiirille jääneet henkilöt poistuvat tasaisesti 10 vuoden aikana, niin saadaan nykyhetkeen diskontatuksi kustannuksen pääoma-arvoksi noin 8,4 Mmk (korkokanta 6%).

3.3.3. Yhteenveto

PT-vaihtoehdossa on huomioitava seuraavat asiat:

- Korjaamopalvelut maksavat Lapin tiepiirille kuljetuskuluineen noin 7,5 Mmk.
- Lapin tiepiirille jää korjaamohenkilöstöä 13 henkeä uudelleensijoitettavaksi. Ilman tuottoja kustannukset tiepiirille ovat noin 1,8 Mmk ensimmäisenä vuonna. Pääoma-arvoksi muutettuna oletuksella, että henkilöt poistuvat 10 vuoden aikana, kustannus on noin 8,4 Mmk.
- Oletettu, että tiepiirille ei jää kustannuksia korjaamotiloista tai -kalustosta (mahdollisia myynti- tai vuokraustuottoja ei myöskään huomioitu).

4. Vaihtoehtojen vertailu

Seuraavassa taulukossa on vertailtu vaihtoehtoja.

1.000 mk	Liikelaitos	PT	ERO
Ostokustannukset	7.310	7.310	0
Kuljetuskustannukset	534	333	201
Yhteensä	7.844	7.643	201
Korjaamotoiminnan tappio	460	ei välitöntä vaikutusta	460
Tp:lle jäävä hlöstö	1.299	1.814	-515
YHTEENSÄ	9.754	9.489	146

PT:n organisaation käyttö Lapin tiepiirin kaluston korjauksessa tulee vuodessa noin 150 tmk edullisemmaksi verrattuna liikelaitoskorjaamo-vaihtoehtoon. Ero kasvaa suuremmaksi, mikäli korjaamo-organisaatiosta tiepiirille jäävä henkilöstö saadaan tuottavaan työhön tai jos sen poistuminen tiepiirin palveluksesta on laskelmissa käytettyä (tasainen poistuma 10 vuoden aikana) nopeampi.

Yksi kokonaisratkaisun kannattavuuteen vaikuttava tekijä on korjaamotoiminnan kannattavuus Lapin alueella. Kahden valtion korjaamo-organisaation kilpailu vaikealla alueella vaikeuttaisi olennaisesti kannattavan korjaamotoiminnan ylläpitämistä.

Ennen lopullista valintaa vaihtoehtojen välillä on vielä pohdittava:

- Miten suuren osan PT ottaisi vastaan henkilöstöä tielaitoksen korjaamolta. PT -vaihtoehto paranee, jos useampi henkilö voidaan siirtää PT:lle ja huononee, jos vähemmän (laskelmissa 22 henkilöä).
- Käytetty tuntihinta.
- Sitoutuminen markkinahintaan tulevaisuudessa.
- Markkinahinnan määräytyminen, mikäli PT olisi ainoa raskaan kaluston korjaamo jollakin paikkakunnalla.
- Laskelmissa kustannuksia (tuottoja) korjaamotiloista ja -kalustosta ei jää tiepiirille kummassakaan vaihtoehdossa.
- Laskelmissa ei ole kiinnitetty huomiota PT:n korjaamotoiminnan kannattavuuteen Lapin alueella. Palveluiden turvaaminen jatkossa edellyttää kuitenkin myös PT:n korjaamotoiminnan kannattavuutta Lapin alueella.
- Mikäli tulevaisuudessa PT lopettaisi jonkin Lapin korjaamoista lisääntyisivät tiepiirin kuljetuskustannukset (ellei alueella muuta vaihtoehtoa).
- Onko mahdollista supistaa korjaamohenkilöstöä luonnollista poistumaa nopeammin (esim. PT:n erorahamalli).

Liite 1: Korjaamoliikelaitoksen ROI:n korjaamon tuloslaskelmat

	1 994 Lappi	1 995 Lappi	1 996 Lappi	1 997 Lappi
TUOTOT				
Konepankkimyynti	3 105 000	2 949 612	2 794 224	2 638 836
Muun työn myynti	1 449 000	1 265 046	1 081 092	897 138
Varaosamyynti	2 618 550	2 423 428	2 228 307	2 033 185
Vieraat palvelut ja kuljetus	137 745	127 481	117 217	106 953
LIKEVAIHTO	7 310 295	6 765 568	6 220 840	5 676 112
MUUTTUVAT KULUT				
Ostot	2 277 000	2 107 329	1 937 658	1 767 987
Työpalkat (myydyn ajan)	1 205 206	1 115 400	1 025 594	935 788
Sosiaalikulut edellisestä	1 584 483	1 466 415	1 348 346	1 230 279
Vieraat palvelut	56 366	52 166	47 966	43 766
Muut muuttuvat kulut	81 379	75 315	69 251	63 187
Muuttuvat kulut yhteensä	5 204 434	4 816 625	4 428 816	4 041 007
MYYNTIKATE	2 105 861	1 948 943	1 792 024	1 635 105
KIINTEÄT KULUT				
Toimihenkilöiden palkat	701 800	614 075	526 350	438 625
Sosiaalikulut	578 196	505 921	433 647	361 372
Korjaamon kulut	211 970	196 175	180 380	164 585
Mut kiinteät kulut	630 627	616 253	601 878	587 504
Kiinteät kulut yhteensä	2 122 593	1 932 424	1 742 255	1 552 086
KÄYTTÖKATE	-16 731	16 519	49 769	83 019
POISTOT SUUNNITELMAN MUKAAN				
Koneista ja kalusteista	40 000	40 000	40 000	40 000
Rakennuksista	219 866	219 866	219 866	219 866
Poistot yhteensä	259 866	259 866	259 866	259 866
LIKEVOITTO	-276 598	-243 348	-210 097	-176 847
Nettokorot	-183 320	-220 212	-220 231	-192 353
TILIKAUDEN TULOS	-459 917	-463 560	-430 328	-369 201